HARUFA

HADAG Hafenrundfahrt durch den Welthafen Hamburg

HARUFA
Hafenrundfahrt

HADAG-Hafenrundfahrt

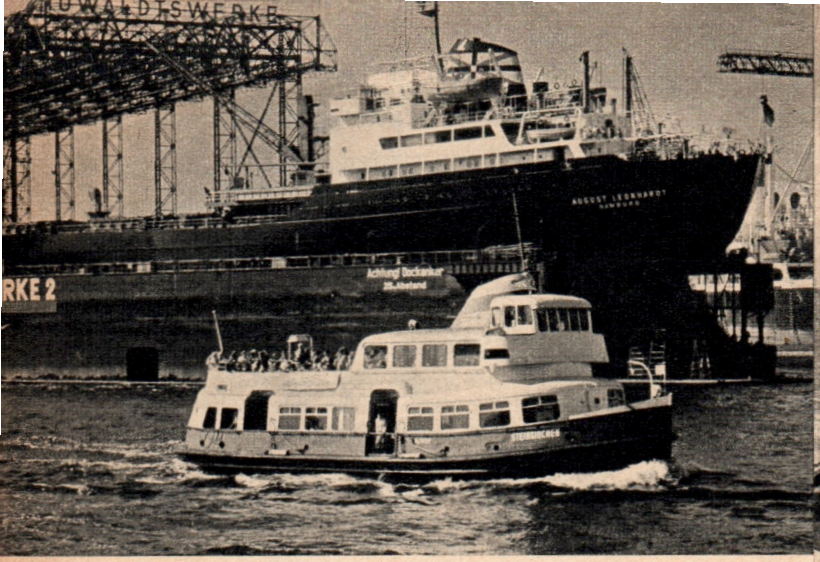
„Wer die dicke, feuchtdampfige Hamburger Luft, von der manche Binnenländer behaupten, sie sei in Streifen geschnitten und geröstet besser verdaulich, von Kindesbeinen an genossen hat, der wird nicht aufhören, die Stadt wie eine unwahrscheinliche Seeräubergeschichte zu lieben. Über die Straßenschluchten bis in die fernsten Vororte brummt und summt immer das Gefühl von Hafen, Wasserwind und weiter Welt, so dicht liegen die großen Seeschiffe am Herzen der Stadt." Hans Leip

Zwei Sterne gibt der mit dieser Auszeichnung sehr sparsame Baedeker dem Hamburger Hafen. Er tut das mit gutem Grund – wer nicht einmal mit dem flinken grün-weißen Rundfahrtboot der HADAG durch das erregende Getriebe dieses Welthafens gefahren ist, der versäumte das eindrucksvollste Erlebnis, das Hamburg zu bieten hat.

Schiffe aus zahllosen Ländern, ein dauerndes Kommen und Gehen; von Tag zu Tag, von Stunde zu Stunde ändert sich das Bild. Die Rundfahrt führt mitten hinein in die Bezirke, in denen es am lebendigsten zugeht. Zwischen Barkassen, Schuten und Schleppern, unter den ragenden Bugen frachtschwerer Überseer quert das wendige Boot den Strom.

Haushoch wachsen Schiffswände vor uns auf. Dräuend steigt das Stahlgerüst der Werft-Helgen in den Himmel. Schwimmkräne und noch viel wunderlichere Fahrzeuge kreuzen unseren Weg; sie sehen zum Teil aus wie gigantische Schreck-Saurier aus der Jurazeit. – Eine fremde Welt, eine absonderliche technische Landschaft voll ungewohnter Farben und Gerüche und ungewöhnlichen Lärmens.

Sehr rasch jedoch spürt man dann, wie prächtig alles aufeinander eingespielt ist. Man beginnt sich zurechtzufinden und gewinnt dabei auf angenehm-kitzelnde Weise ein wenig Tuchfühlung mit der Weltwirtschaft: Wenn man zum Beispiel unterwegs erlebt, wie da 1000 fabrikneue Wagen, die über Nacht am Kai aufrollten, in wenigen Stunden zum Export im tiefen Laderaum verstaut werden; wie gerade ein Riesenfrachter vom Kai ablegt, dem die Getreideheber im Laufe der letzten 48 Stunden mit ihren langen Rüsseln 14 000 Tonnen Brotgetreide aus den Luken schnüffelten; wie ein schneeweißes Kühlschiff mal eben 62 000 Büschel Bananen mit je etwa 130 Früchten in einem Fruchtschuppen absetzt; wie aus einem Finnen das Zeitungspapier ausgeladen wird, auf dem die lautschreienden Gazetten



von morgen gedruckt werden; oder wie eine Luxusjacht mit unterwasserbeleuchtetem Swimmingpool auf dem Sonnendeck an der Überseebrücke einige hundert Dollar-Millionäre zum Sightseeing-trip durch das tägliche – und späterhin sehr wahrscheinlich ebenso durch das nächtliche – Hamburg ausschifft; denn als Demokraten von Passion wollen sie natürlich auch der ehrwürdigen Freien und Hansestadt Große Freiheit sehen und erleben.

So mag denn nun auch unser Sightseeing-Hafentrip beginnen. Bevor wir jedoch vom Ponton ablegen, lassen Sie uns eben noch einen Blick auf den Hafenplan werfen, diese „Seekarte der Hamburger Küste", die uns schon so einiges darüber verrät, wie „Mutter Hammonia" ihre fast liebsten Gäste, die stolzen Passagierschiffe, die schwerbeladenen Frachter, die riesenlangen Tanker aus aller Herren Ländern empfängt, unterbringt und abfertigt. – 1962 waren es genau 20 201 Seeschiffe!

Das Wichtigste in sechs Sätzen

Hamburgs Hafen (7500 ha – 50mal so groß wie das Fürstentum Monaco) ist der viertgrößte Seehafen Europas und einer der bedeutendsten Häfen der europäischen Binnenschiffahrt. Über die Unterelbe (140 km bis zur offenen See beim Feuerschiff „Elbe 1") erreicht sein Überseehandel mit 250 Liniendiensten (bis zu 770 Abfahrten monatlich) 1110 Hafenplätze der Welt. Die obere Elbe andererseits greift mit ihren Nebenflüssen über 800 km weit in das europäische Binnenland hinein.

ODENSAN

1320 Seeschiffe mit 2,92 Mill. BRT sind in Hamburg beheimatet; hinzu kommen die Flotte der Binnenschiffahrt (etwa 1450 Motorschiffe und Schleppkähne mit rd. 735 000 tdw) und die mancherlei Hafenfahrzeuge (2700 Schuten, 700 Schlepper und Barkassen). Im Jahre 1962 wurden im Seegüterverkehr 31,4 Mill. Tonnen umgeschlagen; damit wurde das Ergebnis des letzten Normaljahres vor dem Kriege (1936) um 41% übertroffen, es war überhaupt das Jahr mit dem besten Ergebnis in der Geschichte des Hamburger Hafens. – Der Hafen erst macht Hamburg zu dem, was es heute wieder in der Welt bedeutet.

In Hamburg tauschen See- und Binnenschiffahrt ihre Ladungen. Fächerförmig, leicht zugänglich, zweigen die großen Seeschiffshäfen (37 sind es) vom Elbstrom ab. Von ihren Wurzeln führen kleinere Kanäle in eine Ringwasserstraße, über welche die Flußschiffe ihre Hafenbecken (23) erreichen. Beide haben also ihren eigenen Zugang zu den einzelnen Seehäfen, ohne daß ihre Wege sich störend kreuzen. Wobei 21 bzw. 11 dieser Häfen im Freihafen liegen – wir kommen noch darauf zurück.

Hamburgs Hafen hat weltweiten Ruf als „schneller Hafen", in dem alles Löschen und Laden so rasch vonstatten geht, daß die Seeschiffe keinen kostspieligen Leerlauf erleiden (bringt doch jeder „verwartete" Hafentag für einen 10000-t-Frachter so runde 10000 bis 12000 DM an Unkosten mit sich!). Dieser Erfolg ist nicht nur auf die sehr moderne technische Ausrüstung sowie auf die Erfahrung und den Arbeitseifer der im Hafen Beschäftigten zurückzuführen, sondern auch darauf, das Hamburg einen offenen „Tidehafen" anlegte. Er ist dem Zugang der Gezeitenwellen offen, so daß selbst die größten Seeschiffe jederzeit in die ihnen zugewiesenen Becken einlaufen können, ohne daß sie vorher – wie in einem Dockhafen, zum Beispiel London! – langwierig Schleusen passieren müssen.

Dieser Vorteil fällt bei der raschen Abfertigung der Schiffe so sehr ins Gewicht, daß Hamburg ohne Bedenken die erklecklichen Mehrkosten für Bau und Instandhaltung eines solchen Hafens auf sich nahm. Man bedenke: Schon bei normalem Hochwasser steigt der Wasserspiegel um 2,30 m. Unter ungewöhnlichen Umständen aber (Wassermangel auf der Oberelbe, Sturmfluten aus der Nordsee) treten auch sehr ungewöhnliche Wasserstände auf – der Hafenbau muß Wasserstandsschwankungen bis zu acht Metern berücksichtigen.

Nun also mag die Fahrt beginnen. Quer über den Strom zunächst, hier passieren wir die Zollgrenze; Hamburgs Hafen ist (seit 1888) ein Freihafen – diesen Vorzug haben nur wenige große Häfen in der Welt. Eigentlich müßten wir uns darum zur

Visitation auf zollpflichtige Waren drüben am Zollponton melden, neben den schwimmenden Palisaden, die die Grenze markieren. Ganz so schlimm wird es jedoch nicht – der Kapitän unserer Rundfahrt ist nämlich vom Zoll darauf vereidigt, daß er unterwegs nirgends „Landverbindung" aufnimmt (und damit jemand zum Schmuggeln verführt); zum Zeichen dessen führen wir am Bug die weiße Flagge mit dem roten „Z".

Der Freihafen

Der Freihafen ist Zollausland. Das heißt: Die dort gelöschten (ausgeladenen) Waren können unbehindert durch Formalitäten und Zollkosten gelagert, weiterverarbeitet, wieder über See oder im Transitverkehr ausgeführt oder auch partieweise ins deutsche Zollinland gebracht werden. Der Kaufmann behält also für seine im Hafen lagernde Ware größte Dispositionsfreiheit; er braucht erst dann (und nur für die Stapel) Zoll zu entrichten, wenn er fest ins Inland verkauft hat. Der Hamburger Hafen verfügt über umfangreiche Speichergebäude, in denen die Importwaren sortiert, gereinigt und verpackt werden (es gibt z. B. Lagerhäuser, in denen für mehr als hundert Millionen Mark Kaffee, Tee und Kakao lagern), und über sehr bedeutsame Industriebetriebe, in denen ausländische Rohstoffe durch einheimische Arbeitskräfte veredelt werden. So gewinnt z. B. die Mineralölindustrie in ihren grandiosen Raffinerien, die im Hafengebiet aufgebaut sind, aus Rohölen hochwertige Treib- und Schmierstoffe.

Wir wenden uns jetzt ostwärts, fahren elbaufwärts, um zunächst die Gruppe der älteren Häfen zu besuchen, die schon vor der Jahrhundertwende angelegt wurde. Auf dem gegenüberliegenden Ufer (rechter Hand) von unserer Fahrtrichtung („an Steuerbord") passieren wir zwei Werften: Die ragenden Kran-Helligen (und die drei vorm Werftufer verankerten Schwimmdocks) gehören zur Stülcken-Werft, einem sehr modern ausgerüsteten Unternehmen, das Schiffe bis zu 165 m Länge baut und einen besonders guten Ruf als Werft für Spezialschiffe aller Art hat. Als solche wurde sie auch mit der Aufgabe betraut, eine Reihe von Schiffen für die deutsche Bundesmarine zu bauen. – Auf beiden Seiten des Reiherstiegs folgt dann ein Zweigbetrieb der Deutschen Werft, die ihre Schiffe auf Finkenwerder baut, hier an dieser Stelle aber vor allem Schiffsreparaturen durchführt. Vor dem Werftgelände liegen zwei Schwimmdocks.

Riesenschiffe, mühelos gehoben . . .

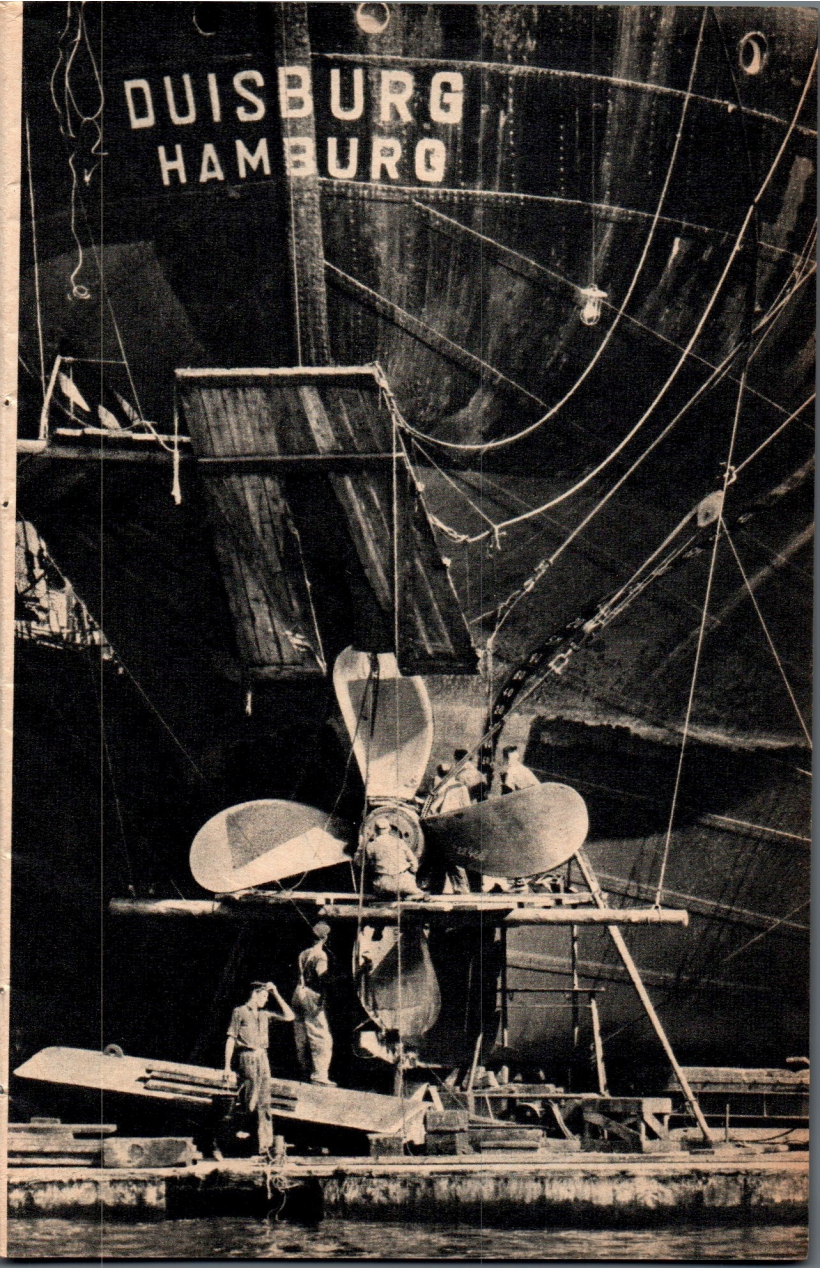
Ein erstaunliches Bild: Ein Schiff – auf dem Trocknen. Man sieht den Schiffsboden von unten; frei in die Luft ragt die gewaltige Vierflügelschraube aus blitzender goldgelber Bronze, an der ein halb Dutzend zwergenklein wirkender Männer hantiert. Wie hebt man Schiffe aus dem Wasser? – Hier geschah es mit Hilfe eines Schwimmdocks:

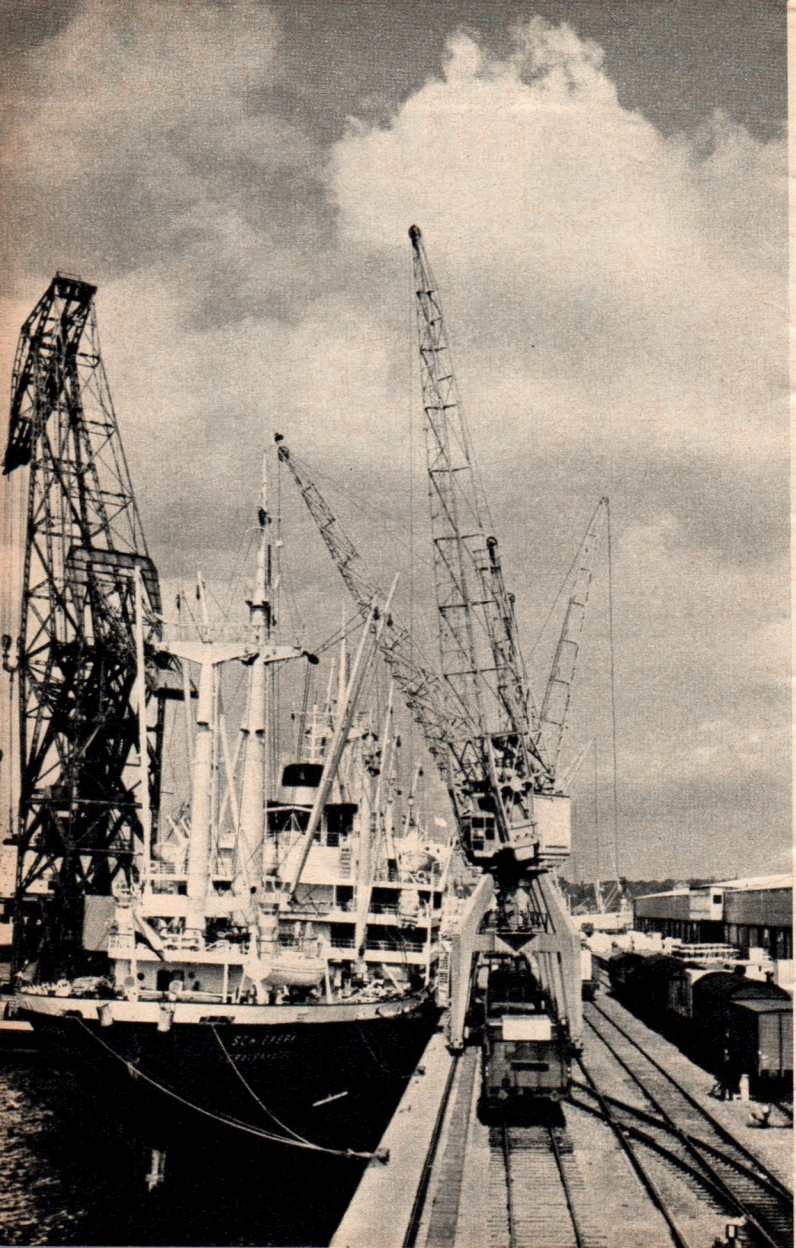
Ein Schwimmdock besteht gewissermaßen aus einem langen rechteckigen Ponton mit senkrechten Wänden auf den Längsseiten des Bodens. Boden und Seitenwände sind hohl; sobald man Wasser in ihre Kammern einläßt, sinkt das Dock in die Dockgrube im Hafengrund, nun kann das zu dockende Schiff ohne Mühe zwischen den Seitenwänden einfahren. Pumpt man dann die Zellen aus, so hebt sich das Dock, und es hebt das Schiff mit, bis der Schiffsboden, auf den vorbereiteten „Kielstapeln" ruhend, über dem Wasserspiegel liegt.

Alle Seeschiffe müssen regelmäßig docken: zur Beseitigung des Muschelbewuchses (dieser „Bart" mindert die Fahrtgeschwindigkeit beträchtlich!), für etwaige Schrauben-Reparaturen und vorgeschriebene Bodenbesichtigungen und Bodenanstriche.

Und nun öffnet sich vor uns der Blick auf die Einfahrten gleich einer ganzen Gruppe von Häfen. Man erkennt unschwer, wie bequem sie vom Strom aus zugänglich sind: Langgestreckte Wasserbecken, zwischen denen schmale, mit Ufermauern befestigte Landzungen stehenbleiben; längs der Mittellinie der größeren Häfen verlaufen Pfahlgruppen.

Die Schiffe können entweder an diesen „Dalben" vertäuen und ihre Ladung nach beiden Seiten an Leichter und Schuten abgeben – das ist üblich beim Umschlag von Massengütern. Oder sie machen vor einem der Schuppen am Kai fest, auf dem zwischen Kaikante und Schuppen, unter bzw. neben den Portalkränen, zwei oder drei Bahngleise verlaufen. Auf der Rückseite


DUISBURG
HAMBURG



des Schuppens liegt eine Straße. An diesem Liegeplatz können sie das Stückgut (um das es sich hier vor allem handelt) auf der Wasserseite mit Hilfe ihrer eigenen Ladebäume in Schuten umladen, während die Kaikräne zur gleichen Zeit vom Land her in ihre Luken hineinlangen, um die Kollis auf Eisenbahnwaggons, auf Lastzüge oder auf die Laderampe des Schuppens abzusetzen. Ein raffiniert ausgeklügeltes System, das rascheste Ent- und Beladung möglich macht.

Ein kurzer Blick in den Südwesthafen zeigt uns gleich eine ganze Reihe moderner oder doch von Grund her neu aufgebauter Schuppen. Neubauten auf den alten Fundamenten sind auch die Schuppen 60 und 61 und einige weitere Kaischuppen im benachbarten Indiahafen, hinter dem die Anlagen eines Kokswerkes aufragen.

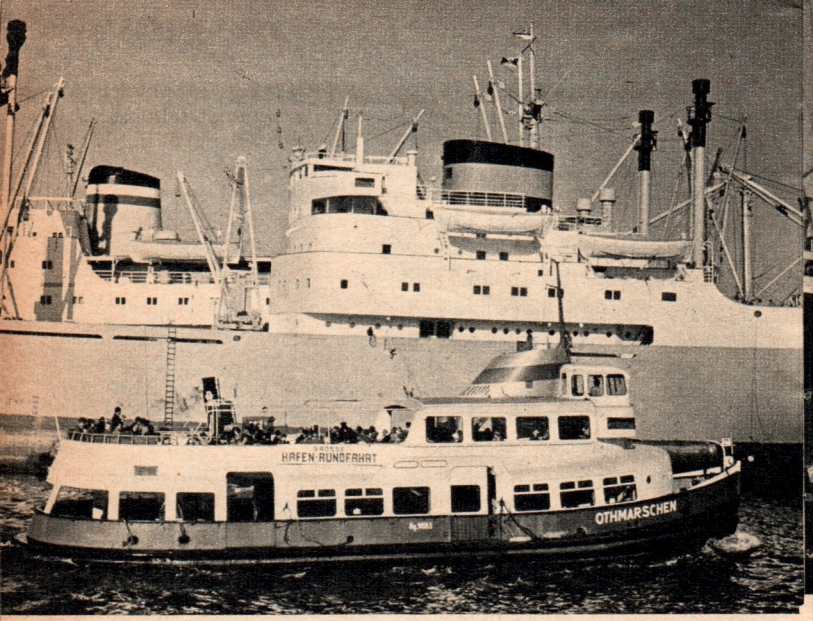
Als dritter folgt der große Hansahafen, in dem längst wieder, wie vor dem Kriege, die bildschönen Neubauten der Hamburg-Süd ihre festen Liegeplätze haben, während der Südamerikadienst der HAPAG zum Kaiser-Wilhelm-Hafen und die Kosmos- und Austral-Linie zum Oderhafen hinüberwechselten. Am O'Swaldkai – zwei der jüngsten Neubauten – die Schuppen 43 und 44.

Sicherlich werden Sie nun denken: Was die Hamburger bloß immer mit ihren „Schuppen" haben, diesen ganz gewöhnlichen einstöckigen Pavillons . . . !

Wollen wir eben einmal zusammen im Hauptbuch der Hansestadt blättern? – Dieser einstöckige Schuppen 44, mit 10238 qm Lagerfläche, hat ziemlich genau zwei Millionen Mark gekostet, das sind 195 DM für den Quadratmeter. Zum Schuppenpreis kommt weiter noch der gewaltige technische Aufwand an Rampenbau, Straßen, Gleisen und Kränen.

Ältere Kaimauern sind vorwiegend mit Basalt verblendetes Mauerwerk. Es reicht bis zur Niedrigwasser-Grenze. Den Unterbau bilden im Wasser stehende starke Pfahlreihen mit aufgelegtem Rost. Moderne Kaimauern werden aus Beton aufgeführt. Sie ruhen auf Betonpfählen. Eine Stahlspundwand bildet den hafenseitigen Abschluß.

Der Hamburger Hafen verfügt gegenwärtig über 68 Schuppen. Jeder von ihnen steht auf tiefreichenden Fundament-Pfählungen, für die vor dem letzten Krieg vorwiegend 15, 18 und 20 Meter lange, bis zu mannsdicke Kiefernstämme in den Marschengrund



gerammt wurden; später verwendete man Stahlbetonpfähle in entsprechender Länge. Auch der Kai selbst, auf dem die Waggons rollen, die Kräne greifen, ruht – wie eine Kappe – auf den Köpfen eingerammten Pfahlwerks.

Millionenbauten, die man nicht sieht

Zur Gründung der Kais sind bis in die dreißiger Jahre im Laufe weniger Jahrzehnte ganze Wälder in das Bett des Elbstroms gerammt worden; rund 250 000 Stämme Kiefern, die etwa zur Zeit Friedrichs des Großen in der Mark gepflanzt wurden. Jedesmal, wenn Hamburg einen Kaimauer- und Schuppenneubau ausschrieb, geriet der ganze Holzmarkt bis nach Böhmen hin in Bewegung. Neuerdings – Sie sehen eine Probe davon drüben am Kranhöft – ist man dazu übergegangen, die Kaimauern mit Stahlspundbohlen (an der Wasserseite, dahinter Stahlbetonpfähle in mehreren Reihen) zu bauen. Die einzelnen Stahlbohlen dieser Spundwand sind, je nach der Wassertiefe, 20 Meter lang und noch länger; also so hoch wie ein Fünf-Etagen-Haus. Und doch muß in gewissem Sinne Präzisionsarbeit geleistet werden; auch im Grunde des Hafenbeckens muß das Spundschloß noch fest fassen. – Ein Meter solcher Kaimauer (einschließlich der Kaistraße) kostet bei 10 Meter Wassertiefe rund 12 000 DM, bei 11 Meter Tiefe schon 17 000 DM. Es gibt im Hamburger Hafen 58 km Kaimauern (davon etwa 38 km für Seeschiffe) und 46 km Liegeplätze an Dalben (21 km für Seeschiffe).

Auch diese Pfahlgruppen, die Dückdalben, von denen es mehr als 10 000 gibt, werden leicht unterschätzt. Eine 16pfählige Holzdalbe für einen neun Meter tiefen Hafen (25 m Pfahllänge) kostet 30 000 DM; eine 24pfählige

45 000 DM. Eine moderne 5pfählige Stahldalbe ist unter 75 000 DM nicht zu haben. – Der Hafenbauer hat eben eine undankbare Aufgabe: Wolkenkratzer könnte man in der Stadt aufstellen für das Geld, das er in irgendeiner stillen Ecke des Hafens munter in den Boden jagt. – Von allen diesen Dingen, die sich unterm Wasserspiegel verbergen, sieht man nichts bei dieser Hafenrundfahrt (HARUFA) ...

Die Höftspitze, an der wir jetzt vorbeifahren, ist nicht wieder aufgebaut worden. Die Spitze dieser Kaizunge ist verschwunden, um auf diese Weise auch vor der Einfahrt in die „oberen Häfen" einen Wendeplatz zu schaffen, an dem die immer größer werdenden Schiffe mühelos gedreht werden können, ähnlich wie er im Kuhwerder Vorhafen für die „unteren Häfen" bereits besteht.

Nun laufen wir in den Segelschiffhafen ein. Hier machten früher die großen Segelschiffe fest, die vor allem unter der Flagge der Reederei Laeisz um Kap Hoorn oder nach Australien kreuzten, die „Flying-P-Liners", wie z. B. die 3000-qm-Windjammer „Pamir" und „Passat", die nach dem Kriege als Segelschulschiffe eingesetzt wurden. Die „Pamir" ist im September 1957 in einem Orkan untergegangen mit fast der gesamten Besatzung (nur sechs Mann wurden gerettet). Die „Passat" wurde inzwischen an die Schwesterhansestadt Lübeck abgegeben.

Es wird Ihnen aufgefallen sein, daß in den beiden letzten und in diesem Hafenbecken eine Anzahl sehr moderner, formschöner schneeweißer Schiffe am Kai vertäut liegt. Es handelt sich um Fruchtschiffe, die hier Südfrüchte löschen – in diesem Bereich des Hafens liegen die 12 Spezialschuppen für den Fruchtumschlag, in denen 1962 rd. 850 000 Tonnen Südfrüchte (das sind 15 kg pro Bundeskopf) umgeschlagen wurden.
Ananas, Bananen und alle Zitrusfrüchte von der Mandarine bis zur Pampelmuse sind Primadonnen: Sie wollen auf Schiffen transportiert werden, deren Laderäume eine stets gleichbleibende Temperatur haben, damit sie während der Seefahrt langsam (aber auch keinesfalls zu schnell) nachreifen.
Auf daß sie sich dann in Hamburg nicht erkälten, vor allem im Advent, zur Zeit des vorweihnachtlichen Stoß-Imports, wenn gelegentlich bis zu zwölf Fruchtschiffe mit je 60 000, 70 000 oder gar 90 000 Kisten Apfelsinen gleichzeitig löschen, stellt man ihnen geheizte Schuppen bereit. Für die besonders empfindlichen Bananenbüschel gibt es an den Schuppen 37 und 42 sogar umkleidete Förderbänder, regelrechte Elevatoren, auf denen sie aus dem Schiffsraum unmittelbar zu den in den geheizten Schuppen bereitstehenden Eisenbahnwaggons bzw. Lkw befördert werden; mit ihrer Hilfe löscht man eine Schiffsladung von 60 000 Büscheln im Laufe von fünfzehn Stunden.

Ein Blick auf das Bündel der imposanten Elbbrücken, die von den 42 schweren Luftangriffen auf den Hafen zum Glück verschont wurden: Diese Brücken gebieten allen Seeschiffen ein Halt; hier beginnt das Reich der Binnenschiffahrt. Auf diesem Wege fahren die langen, schweren Schleppzüge mit den 1000-t-Kähnen in die Gebiete bis nach Prag elbaufwärts.

Das Perpetuum mobile von Geesthacht
Es ist eigentlich schade, daß unsere Zeit nicht reicht, diesen Kähnen wenigstens einmal bis zur Staustufe von Geesthacht zu folgen, wo man der Elbeschiffahrt jüngst eine Wehr- und Schleusenanlage in den Weg gebaut hat. Sie steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem höchst interessanten Pumpspeicherwerk, mit dem die Hamburgischen Electricitätswerke eine Art Perpetuum mobile erfunden haben: Über mächtige Rohrleitungen pumpt man mit billigem Nachtstrom Wasser aus der Elbe in ein auf dem Hochufer liegendes Speicherbecken, das 3,8 Millionen cbm faßt, um es am anderen Tage, zur Zeit der Spitzenbelastung, durch die gleichen Rohre wieder abfließen zu lassen, wobei es Wasserturbinen antreibt und in den Generatoren wieder Strom erzeugt. – Die neue Staustufe soll dem Werk zum ersten ein stets genügend großes Wasserreservoir für dies patente Rauf-und-runter-Pump-System sichern und zum anderen als „Trennmauer" eine weitere Vertiefung der Unterelbe-Fahrstraße ermöglichen.

Auf dem stadtseitigen Ufer sehen wir jetzt die Gasanstalt Grasbrook mit einer der größten Kokereien Europas und das im Bau befindliche „Kraftwerk Hafen". Diese modernen Werke erheben sich auf historischer Stätte. Hier auf dem Brook wurde im Jahre 1401, zusammen mit 70 Spießgesellen, der Seeräuber und Likedeeler Claus Störtebeker geköpft. Hartnäckig erhält sich in Hamburg die Sage, aus dem Schatzgut dieses Piraten sei die goldene Krone um den (eben gerade erst wieder aufgebauten) Turm von St. Katharinen geschmiedet. Er schaut von drüben aus der Innenstadt herüber; neben ihm der neue Turmschaft von St. Jakobi, der nadelspitze grüne Helm von St. Petri, die goldene Kugel des Rathausturms, der ragende neugotische Turm von St. Nikolai, der kein Kirchenhaus mehr hat, aber als Mahnmal stehenbleiben soll, und die beherrschend hoch über dem Hafen thronende Kirche, die die Hamburger nur den „Michel" nennen. – Und jetzt geben die Verladebrücken, Silos, Kammeröfen und Gasometer des Gaswerks den Blick auf die weitläufigen Gebäudegruppen der Speicherstadt frei, die hinter Grasbrook- und Sandtorhafen am Zollkanal aufgebaut ist.

Sechs Stockwerke über der Binnenalster

Schuppen, Speicher, Lagerhäuser, wohin man immer schaut, und für jeden Zweck. Da gibt es 68 Kaischuppen mit 588 273 qm Lagerfläche (davon ein Sechstel in heizbaren Fruchtschuppen); dazu kommen 533 000 qm in den Freihafen-Speichern; 24 202 qm in den Fischhallen und 40 744 qm in den fünf Kühlhäusern (eines von ihnen wurde für die Lagerung von 115 000 000 chinesischen Eiern gebaut); – zusammen rund 1 150 000 Quadratmeter. Das ist soviel Lagerboden, wie man bekäme, wenn man über der gesamten Wasserfläche der Binnenalster (18,8 ha) einen sechsstöckigen Speicher aufbaute.

Hinzu kommt noch Lagerraum für 540 800 Tonnen Getreide. Wollen wir einen Güterzug damit beladen, er würde 478 km lang werden; ein Getreidezug von Hamburg weiter als bis nach Kopenhagen, Leipzig, Kassel oder Essen.

Hinzu kommt Tanklagerraum für 3 130 418 cbm Mineralöl. Nähme man die Binnenalster als gewaltigen Schöpflöffel – acht solcher Löffel würde man benötigen, um diese Ansammlung von Riesendosen zu füllen.

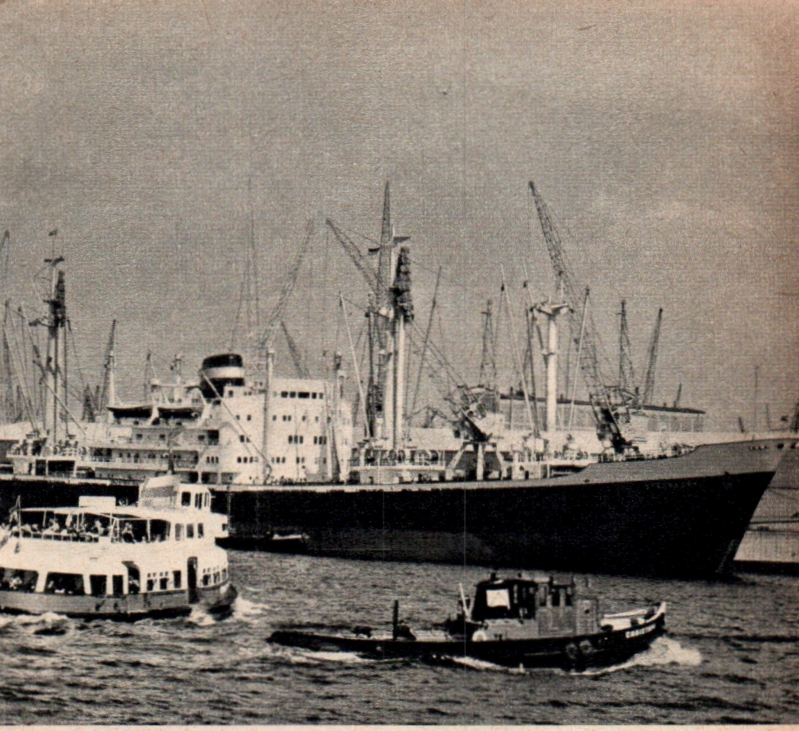
Der ausgebrannte Kaispeicher auf dem Kaiserhöft, auf dessen Turm vor dem Kriege pünktlich auf die Sekunde zur Mittagsstunde der Zeitball fiel, erinnert an die trübe Zeit, in der Hamburgs Hafen ein chaotisches Trümmerfeld war. Die Hälfte aller Gleise, Brücken und Landungsanlagen, drei Viertel der Kräne, 90 Prozent allen Schuppenraums waren zerstört – Schäden in

MARGARETT BROWN
HOUSTON TEXAS
FAIRPLAY III

Höhe von rund 600 Millionen Mark. Und in den Hafenbecken und ihren Zufahrtswegen lagen 2985 Wracks, davon allein 106 Seeschiffe von über 3000 t. Diese Hindernisse sind inzwischen restlos beseitigt worden; und rund 700 Millionen Mark aus hamburgischen Mitteln wurden bereits für den Wiederaufbau ausgegeben.

Auf die Überseebrücke, an der wir jetzt vorbeifahren, auf diese elegant leuchtend blaue Brücke mit dem Regendach, sind die Hamburger sehr stolz. Gibt es doch nur wenige Hafenstädte, in denen die Ozeandampfer nur drei Taxi-Minuten vom Rathausmarkt anlegen können.

An der durch diese Brücke zugänglichen Ponton-Anlage mit der Teleskop-Gangway landen die modernsten ausländischen Touristenschiffe ihre Passagiere. – Hier liegt auch (soweit nicht gerade Hochsaison in der Seebäderfahrt nach Helgoland und Sylt ist) das „Restaurantschiff vom Dienst" zum Empfang



seiner Gäste bereit, eines der schmucken HADAG-Bäderschiffe „Wappen von Hamburg", „Helgoland", „Hein Godenwind" oder „Gorch Fock", attraktiv nicht nur durch die gelobte Bordküche, sondern auch als „Logenplatz", von dem aus man beim Speisen durch breite Aussichtsfenster einen herrlichen Blick auf das erregende Treiben des Hafens genießt. – Und hier machen schließlich die Minensuchboote, Zerstörer, Kreuzer und Flugzeugträger fremder Kriegsmarinen fest, wenn sie mal wieder, wie das so oft geschieht, zu einem Staats- und Höflichkeitsbesuch nach Hamburg kommen.

Am Ponton, von dem unsere Rundfahrt (HARUFA) ausging, am Uhrturm, dessen Pegel weithin sichtbar den Wasserstand anzeigt (Treffpunkt für alle Ausflugsfahrten per Schiff), beginnen die St.-Pauli-Landungsbrücken, Europas modernster Wasserbahnhof.

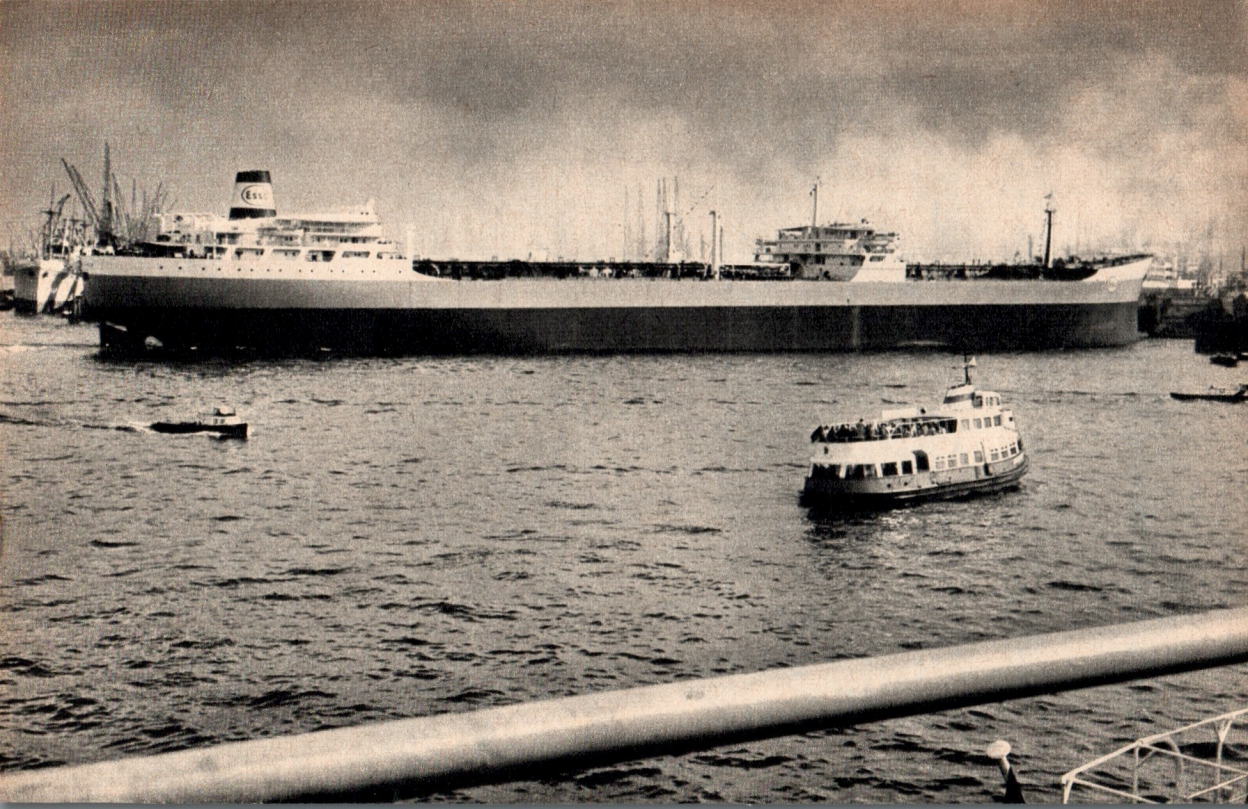
Die schwimmende Straße

Diese „Landungsbrücken" sind ein gar gediegenes Bauwerk: Eine schwimmende Straße, fast doppelt so lang wie der Jungfernstieg, eine von Läden gesäumte Wasserpromenade.

Mit allem Drum und Drauf, mit Restaurants, Cafés und Fischbratküche, mit Läden für Tabak, Obst und Andenken, mit dem Friseur für Herren und Damen, mit Büros, Magazinen und Werkstätten – so wurde diese lustige Ladenstraße und einzigartige Hafenufer-Promenade, diese durch mehrere Brücken vom Lande her zugängliche Landungsanlage für den Personenverkehr nach der Ober- und Niederelbe und für den HAPAG-HADAG Seebäderdienst auf sechs mächtigen Stahlbeton-Pontons (je 4000 BRT) aufgebaut. Diese Pontons schwimmen in der Elbe, sie senken und heben sich mit Ebbe und Flut immer um 2,30 Meter. Natürlich sind sie gut verankert; immerhin treibt der Strom hier zeitweilig mit über einem Meter in der Sekunde vorbei. Während des ablaufenden Wassers (immer 7½ Stunden) fließen an dieser Stelle (die Peilabteilung des Strom- und Hafenbaus hat es genau errechnet!) 31 537 665 cbm Elbwasser vorbei. Das ist – wir wollen nicht ganz so genau sein – etwa 100mal der Inhalt der Binnenalster.

Ein Blick auf die Höhen über der Brücke zeigt uns Hamburgs schöne neue Jugendherberge auf dem Stintfang; und weiter, jenseits der Helgoländer Allee, das Seemanshaus mit der Heuerstelle des Verbandes Deutscher Reeder, den modernen Neubau des Bundes-Verkehrsministeriums (Hauptabteilung Seeverkehr und Hydrographisches Institut – ex Seewarte), die ehemalige Navigationsschule (heute Meteorologisches Amt) und das weltberühmte Tropenhygienische Institut, eine Gründung von Professor Bernhard Nocht.

Unten auf dem Strom, an einem Ponton, der an die Landungsbrücke anschließt, liegt eine ganze Flotte von Schleppern vertäut; immer „unter Dampf", sprungbereit auf Abruf, wenn es gilt, ein aufkommendes Seeschiff in seinen Hafen zu schleppen und an den Liegeplatz zu bugsieren. Hier fahren wir über den Elbtunnel hinweg, in dem, zwanzig Meter unter dem Wasserspiegel, reger Verkehr zwischen den beiden Elbufern hin und her flutet; die kupfergedeckte Kuppel am St.-Pauli-Ufer überdeckt den nördlichen Eingangsschacht.


ESSO

Die Unterwasserstraße und die Wasserstraße

Dieser Tunnel, geplant 1901, begonnen 1907, eröffnet 1911, war der erste Flußtunnel Kontinental-Europas und ist heute noch der einzige Fahrstuhltunnel der Welt. Vier Aufzüge für Fahrzeuge, zwei Personenlifts und schier endlose Treppen bringen hinunter zu den beiden 450 m langen Tunnelrohren (6 m Durchmesser), die vier Meter unter der Sohle des Elbbettes von einem Ufer zum anderen hinüberführen. Zur Entlastung der Fahrstühle, die im Laufe eines Jahres rund 10 Millionen Fußgänger, 2,5 Millionen Radfahrer, 0,5 Millionen Pkw und 100 000 Lastwagen befördern, wurden vor einiger Zeit Rolltreppen eingebaut.

Was dieser Tunnel gekostet hat? 10,7 Millionen Mark. Ein paar andere Zahlen zum Vergleich: Der Michel – 4 Millionen; das Chilehaus – 6 Millionen; das Rathaus – 10 Millionen; der Hauptbahnhof – 12 Millionen; – alles damals, als man Mark noch mit M, a, r und k schrieb. Die neuen Elbtunnel, die Hamburg plant, werden ein Vielfaches dieser 10,7 Millionen kosten.

Und doch sind das alles nur kleine Beträge, verglichen mit den Posten in den Generalkosten das Hafens. – Ein Beispiel: Sie sehen dort im Strom einen Bagger arbeiten. Viele solcher Bagger arbeiten zwischen Hamburg und Cuxhaven, jahraus, jahrein, bei Tag und bei Nacht – Hamburg mußte allezeit fleißig „fegen vor seiner Tür", um die Wasserstraße für die immer weiter wachsenden Schiffsgrößen tief genug zu halten. Bis zum 1. April 1921 (an diesem Tage übergab die Stadt die Unterhaltung der Unterelbe aufatmend an das Reich – nunmehr den Bund) wandte Hamburg 160 Millionen Goldmark für diese Straße in die Welt hinaus auf. – Dafür allein hätte man 15 Elbtunnels oder eine Parade von 40 Michaeliskirchen bauen können!

Immer noch an Steuerbord: Der alte St.-Pauli-Fischmarkt. Hier landeten die Finkenwerder und andere (auch englische!) Kutter ihren Fang: Steinbutt und Seezungen, Schollen und Butt und gelegentlich mal eine Kiste Helgoländer Hummer, alles springlebendig. Versäumen Sie es nicht, einmal den volksfestfröhlichen „Fischmarkt am Sonntagmorgen" aufzusuchen, Tummelplatz echten Volkstums, auf dem es von herrlichen Hamburger Typen wimmelt.

Weiter stromabwärts, am Altonaer Ufer, folgt dann der eigentliche Fischereihafen, über den Hamburg und weite Teile Deutschlands mit Frischfisch versorgt werden; und seine Fischindustrie mit Heringen, die man zu Rollmöpsen wickelt oder zu Bismarck-Heringen umdressiert. – Es lohnt immer, frühmorgens, zur Stunde der Auktion, durch die Hallen zu streifen. Mehr als die Hälfte aller Hochseekutter der Nordsee ist in Hamburg stationiert, dazu weitere 34 Fischdampfer.

Und nun nehmen wir Kurs auf die Kuhwerder Häfen, eine Gruppe neuerer Becken, die nach dem Kriege als erste wieder ausgebaut und zum Teil auch schon auf elf Meter Wassertiefe gebracht wurde. Das Bild dieser Häfen, Riesenschiffe dicht an dicht, wird alles überbieten, was Sie bislang bei unserer Rundfahrt erlebten.

Zur Rechten sehen Sie zunächst einmal die Verladebrücken des Kohlenhafens, in dem Einfuhrkohle (z. B. aus den USA und England) und Erze angelandet werden. Dies ist einer der Häfen für den Umschlag von Massengütern, ausgestattet mit modernsten Geräten. Hamburg verfügt über 36 solcher „Verladebrücken" und über einen Kohlenkipper, der in der Stunde vierzig ganze Eisenbahnwaggons in die Schiffsluken kippt.
Die drei kolossalen Beton-Eier im Hintergrund gehören zum neuen Hauptklärwerk Köhlbrand auf der Tollerortspitze. Es sind die „Faultürme", 24 m hoch, in denen das durch Düker von der Stadt herübergepumpte Abwasser aus den Haushaltungen von 1,1 Millionen Hamburgern geklärt und der Klärschlamm zu hochwertigem Dünger umgewandelt wird.

Wieder sehen wir jetzt die typische Silhouette einer Großwerft vor uns aufsteigen, die drittgrößte Deutschlands – die Howaldtswerke. Am Ende des Vulkanhafens liegen noch die Trümmer eines gesprengten U-Boot-Bunkers. Links davor wieder ein großes Schwimmdock (das größte Dock des Hamburger Hafens liegt vor der Deutschen Werft in Finkenwerder): Es ist in der Lage, die „Hanseatic", 30 000 BRT, 206 m lang, spielend aus dem Wasser zu heben. In den Helligen: Schiffsneubauten, die demnächst vom Stapel laufen werden; und anschließend links der Ausrüstungskai mit den schweren Kränen. Diese Werft hat einmal die „Imperator" (52 100 BRT) gebaut, und nach dem Kriege die Supertanker „Tina Onassis" und „Al Malik Saud al Awal" (45 000 bzw. 47 000 tdw) sowie „Esso Spain" (90 780 tdw) und „Esso Deutschland" (91 630 tdw). Ein Blick in den Roßhafen: Hier finden sich heute u. a. die Liegeplätze für die Großfrachter der United States Lines, polnischer und holländischer Reedereien. An Steuerbord: Die Montagehallen der MAN; an Backbord, im Hintergrund: Das „Chinesische Eier"-Kühlhaus, das gegenwärtig zur Kühlspeicherung von Fleisch und Butter dient. Wir sprachen ja schon davon: Es bietet Raum für 115 Millionen Eier. Ob der „Bruchverlust" da nicht groß sei? – Keinesfalls, das Fassungsvermögen wurde errechnet für Eipulver in Blechkanistern!

Am Mönckebergkai des Ellerholzhafens entstand 1959 eine moderne Kaianlage für den Stückgutumschlag – mit den Schuppen 76 und 77. In diesem Hafenviertel trifft man übrigens beinahe immer eine Reihe von schwimmenden Getreidehebern an der Arbeit; und wir haben gerade das Glück, auch den schwersten Schwimmkran Hamburgs hier anzufinden: Er langt dort

drüben gerade eine Riesen-Lokomotive in eine Schiffluke hinein. Nach dem Krieg wurden bereits Hunderte von Loks über Hamburg exportiert; um Ihnen einen Begriff zu geben: Der Transport einer Lokomotive von Hamburg etwa nach Bombay kostet rund 25 000 DM. Aber auch der Automobiltransport hat sich gut angelassen: 1962 wurden über Hamburg 218 418 Fahrzeuge verladen, davon 200 310 Pkw und 18 108 Lkw. Allein über den Burchardkai belief sich die Ausfuhr auf 99 407 Fahrzeuge. Um 240 Autos ohne Schramme in den Schiffsleib zu stellen, benötigen Hamburgs geschickte Hafenarbeiter knappe 8 Stunden.

Riesen- (Staub-) Sauger und Mammut-Kräne

Die Getreideheber (es gibt 17 schwimmende und 47 landfeste) senken ihre rüsselartigen Saugrohre in den Schiffsraum hinein und fördern dabei (mittels eines durch Pumpen erzeugten Vakuums) stündlich bis zu 250 Tonnen Weizen, Mais oder Sojabohnen; das Ladegut wird zugleich entstaubt, gereinigt und gewogen. Mehrere solche Heber, gleichzeitig angesetzt, vermögen 10 000 Tonnen Getreide in etwa 13 Stunden zu löschen, ohne daß eine Schaufel dabei angefaßt wird. Ohne solche mechanischen Riesen-Insekten würde diese Arbeit sechs oder sieben Tage erfordern. – Jan Maat ist nicht so sehr für diesen „niemodschen Kram" – heute gibt es keine langen Hafenliegezeiten mehr; es geht rein und wieder raus mit nur wenigen Stunden Landurlaub für das Mariechen auf St. Pauli.

GROSSE HAFEN-RUNDFAHRT
GROSSE HAFEN-RUNDFAHRT
FALKENSTEIN

Ebenso unheimlich wie diese Heber sehen die riesenhaften Schwimmkräne aus. Kräne sind das Rückgrat jeden Hafenumschlags. Hamburg verfügt wieder über 887 landfeste Kräne, darunter vier für Schwerlasten; es gibt über 10 Schwimmkräne mit eigener Maschine und einem Kapitän an Bord. Dieser 78 m hohe Kran, den wir hier beim Verladen von Schwer-Loks beobachten, nimmt ohne zu zögern 220-t-Lasten „auf den Haken". Er kostet rund soviel wie eine Vorkriegs-Michaeliskirche! – Übrigens können die für solche Transporte eingerichteten Schiffe sich, wenn gerade kein Mammut-Kran zur Hand ist, auch mit ihrem eigenen Geschirr helfen. Sie verfügen über „Schwerlast-Ladebäume", mit denen sie 200-Tonnen-Lasten und, wenn zwei Bäume gleichzeitig anpacken, auch solche von 250 Tonnen aus den Luken holen können.

Nach einem kurzen Blick auf den dreieckigen Oderhafen, in dem vorzugsweise die Ostindien- und Ostasien-Fahrer, die Südafrika-Schiffahrt und die Austral-Linien ihre Liegeplätze haben, durchfahren wir als letzten den Kaiser-Wilhelm-Hafen. Seine Kaischuppen und Ladeeinrichtungen wurden völlig zerstört, sind aber inzwischen längst wieder aufgebaut worden. Heute findet man die HAPAG-Schiffe vor allem an den Schuppen 71 bis 74, hier machen auch die modernen „Kombi"-Motorschiffe ihrer Städteklasse (9100 BRT für die Beförderung von Fracht und 86 Passagieren) fest, deren Flaggschiff die „Hamburg" ist.

Auf der ausgedehnten Halbinsel zwischen Kuhwerder Hafen und Elbstrom liegt die Werft Blohm & Voß. Der Werfthafen vor dem Lotsenhöft war Schauplatz großer Stapelläufe: Hier wurden u. a. die „Europa" (49 750 BRT), die „Vaterland" und die „Bismarck" (je 56 500 BRT) gebaut.

1945 war diese Werft mitsamt ihren ingeniösen Anlagen ein Trümmerfeld; 1950 hatte man sie bis auf die Helgensohlen demontiert. Dann aber fielen die Fesseln; heute beschäftigt sie wieder 4000 Arbeitskräfte, und sie lieferte inzwischen bereits viele schöne Schiffe, darunter den ersten Neubau für den HAPAG-HADAG Seebäderdienst, die damals vielbewunderte „Wappen von Hamburg". Alter Tradition folgend, hat man die Werft, die schon früher eine Reihe von Segelschulschiffen lieferte, wiederum mit einer solchen Aufgabe betraut: Auf ihren Helgen wurde für die Bundesmarine das prächtige Segelschulschiff „Gorch Fock" gebaut. Auch das neue Flaggschiff der HADAG, das wieder auf den traditionsreichen Namen „Wappen von Hamburg" (3820 BRT, 1800 Pers.) getauft wurde, ist wieder bei dieser weltberühmten Werft gebaut worden.

Damit nähert sich unsere Rundfahrt (HARUFA) nunmehr ihrem Ende – wir nehmen wieder Kurs elbaufwärts zum Ausgangspunkt unserer Hafenreise. – Dürfen wir Ihnen zum Abschluß noch etwas von der Reederei erzählen, der Sie sich für diese Hafenrundfahrt anvertraut haben?

Die „Straßenbahn" unter dem grünen Ring

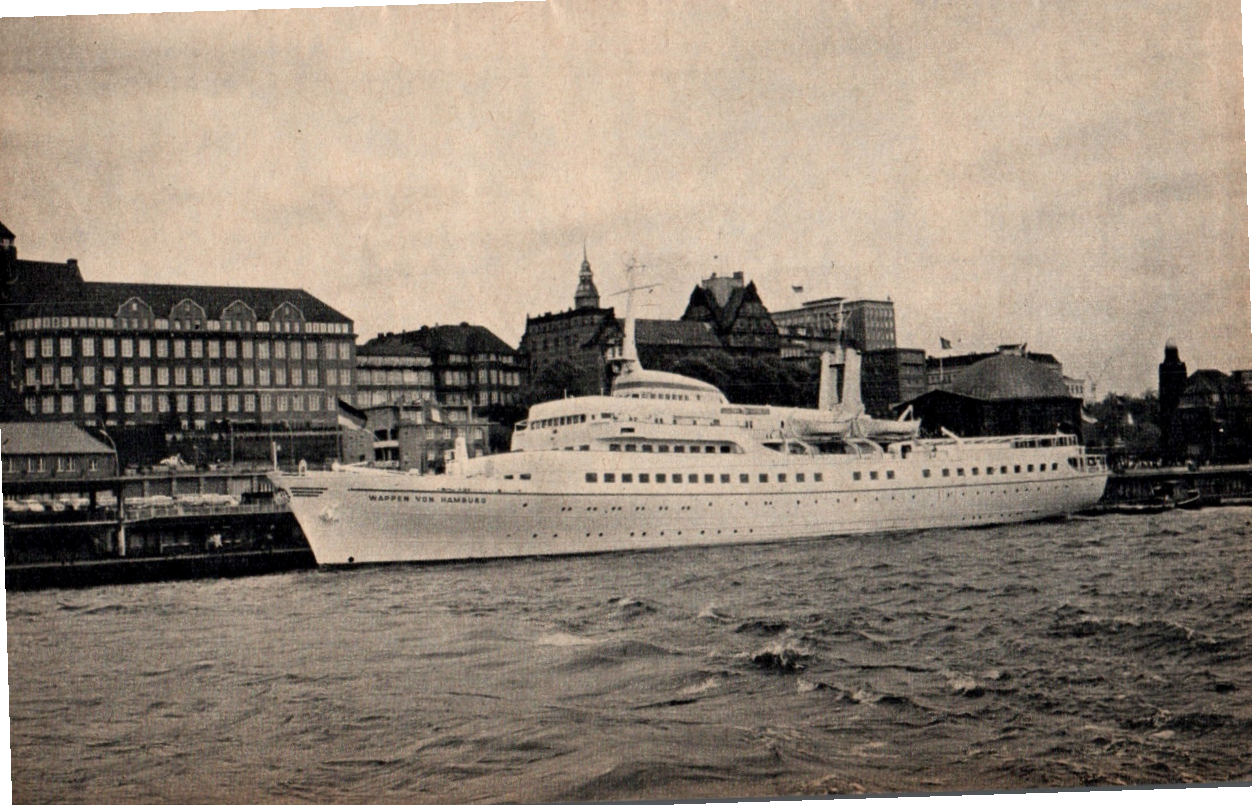
Die HADAG (Hafen-Dampfschiffahrt AG.), die als Reedereizeichen den grünen Ring am Schornstein führt, hat die verantwortungsvolle Aufgabe, Zehntausende von schaffenden Hamburgern an ihre teilweise sehr entlegenen Arbeitsplätze im Hafen (Schiffe, Schuppen, Werften, Industriebetriebe) zu befördern und abends wieder abzuholen. Sie ist gewissermaßen „die Straßenbahn des Hafens". Für diesen Zweck steht der im Besitz des Hamburger Staates befindlichen Gesellschaft eine sehr moderne Flotte von über hundert ein- und zweistöckigen Fährschiffen zur Verfügung, die vom Stadtufer aus nach festem Fahrplan die 96 Landungs-Pontons des Hafens anlaufen. – Für die an den Dalben liegenden Schiffe schaffen die „Jollenführer-Boote" eine regelmäßige Verbindung, die sogenannten „Himmelstreppen" der Seeleute, weil sie sie wie im Fluge aus der Gefangenschaft an Bord des an den Dalben vertäuten Schiffes an das verlockende Ufer St. Paulis bringen.

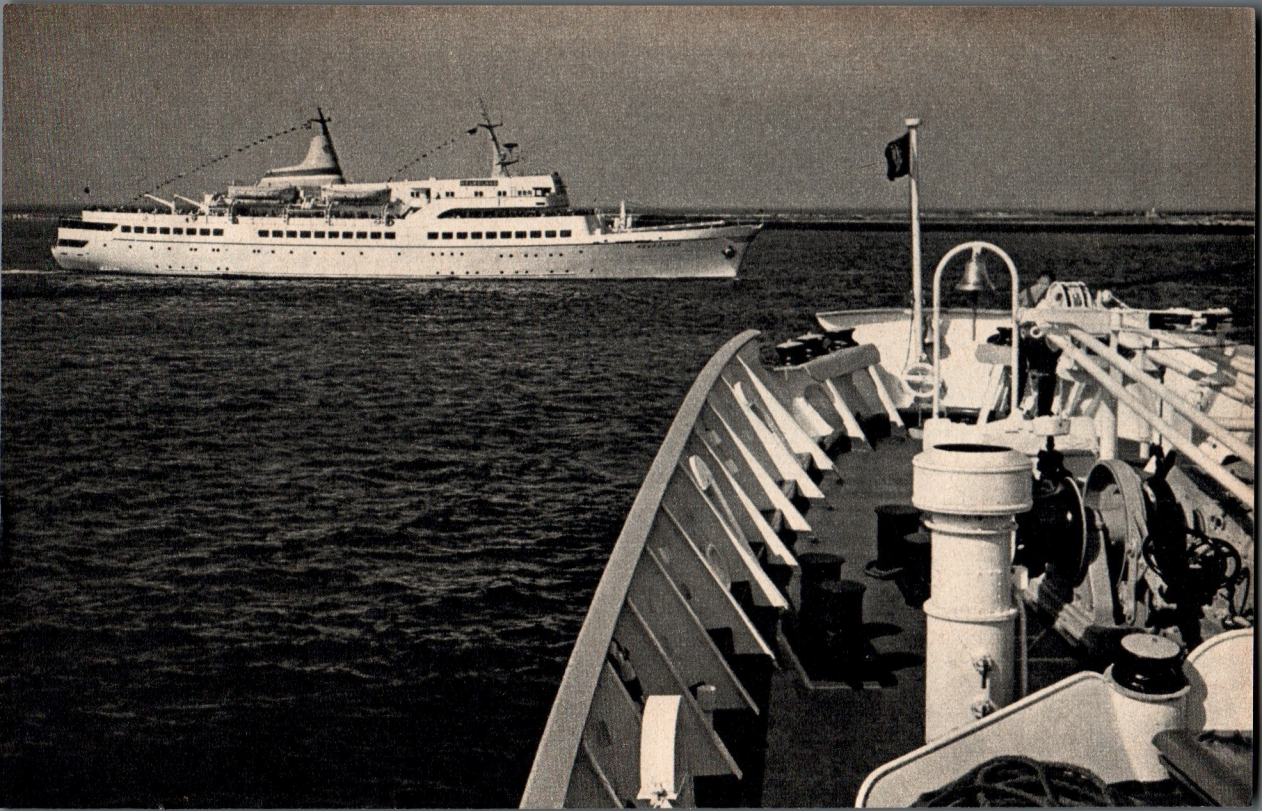
Ein Kapitel für sich ist der HAPAG-HADAG Seebäderdienst: Die Fährreederei des Hamburger Hafens unterhält nämlich nicht nur den Schiffsverkehr mit Harburg und Finkenwerder, den Niederelbedienst zwischen Hamburg und Wischhafen – seit März 1963 hat die HADAG auch die Hamburg-Blankenese-Este Linie m.b.H. übernommen und führt diesen Dienst unter der alten Flagge nach Blankenese und Cranz weiter –, sie betreibt auch den Seebäderdienst von Hamburg und Cuxhaven nach Helgoland und Sylt.

Wer bei einer Hafenrundfahrt (HARUFA) unter kundiger Führung die erste Lektion „in Sachen Seefahrt" hinter sich brachte, der ist zumeist ungeduldig auf weitergehende Taten und Abenteuer. Nun, dieser Wunsch läßt sich leicht erfüllen: Sind doch die nahen St.-Pauli-Landungsbrücken Ausgangspunkt für allen Fährverkehr in die Häfen an der Niederelbe – bis hin nach Cuxhaven, Hamburgs Vorhafen an der See.

Solche Reise auf der Niederelbe bietet dem Fremden, der begeistert von der Hafenrundfahrt (HARUFA) zurückkehrt, vielfältige neue Reize und Anregungen; es ist ja eine richtige kleine Seefahrt auf dem meistbefahrenen Wasserweg der Welt, mitten zwischen den großen „Pötten" (wie der Hamburger sich etwas despektierlich ausdrückt!), die eben noch, den „Blauen Peter" gehißt, abfahrtbereit am Kai lagen.

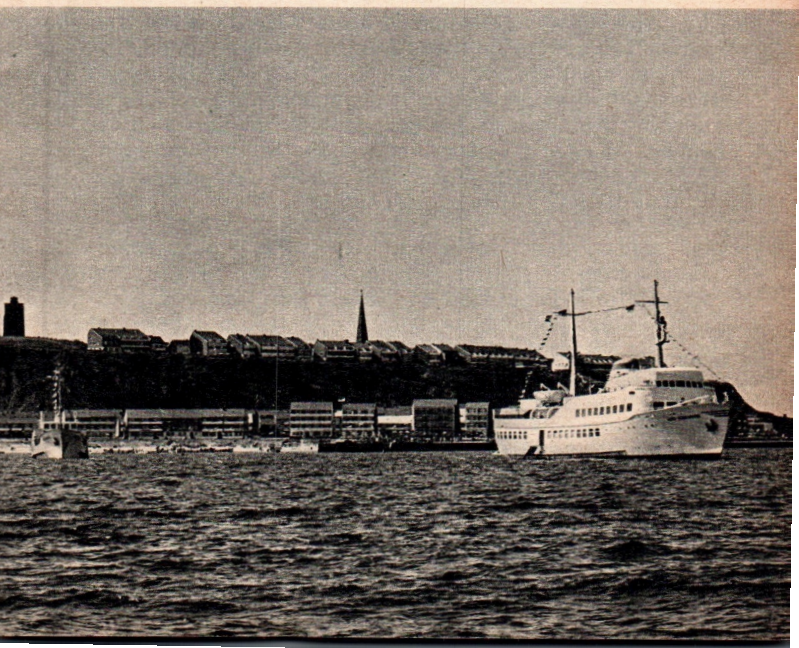
Auch dabei lernt man zunächst immer noch neue technische Einrichtungen des Hafens kennen, neue Kühlhaus-Wolkenkratzer, die Parade der silbernen Tanktrommeln am Petroleumhafen, die Lotsenstation, die Deutsche Werft auf der Fischerinsel Finkenwerder (hier lebte und schrieb Gorch Fock). Dann fesselt mehr das rechte Ufer, von dessen parkartig begrünten Hängen die Landhäuser großer Reeder und Handelsherren über


WAPPEN VON HAMBURG



den Strom schauen. Bald ist Blankenese erreicht, grüne Steilhügel, die bis zum Süllberg aufsteigen, Villen und Fischerhäuser an malerischen Treppengassen, ein ungemein reizvolles, südlich wirkendes Nest, Heimat alter Kapitäne und junger Künstler. Hinter dem Strandbad Wittenbergen und dem Rissener Steilufer, hinter der Willkommhöft von Schulau, von der aus jedes ein- oder auslaufende Schiff mit Flaggengruß und Nationalhymne begrüßt wird, öffnet sich der Strom dann zu beschaulicher Breite. Schon grüßen vom jenseitigen Ufer zwischen schlanken Leuchttürmen die roten Fachwerkgiebel der Altländer Obsthöfe über die Deiche. Hier liegt eines der größten geschlossenen Obstbaugebiete Deutschlands mit über drei Millionen Kirsch-, Birnen und Pflaumenbäumen.

Endziel der Niederelbefahrt ist dann Cuxhaven, trauliches Familienbad gleich mit drei Stränden, Putzwerkstatt für die Feuerschiffe, Heimathafen vieler Fischdampfer und – letzte Station vor New York für alle Passagiere, die sich an der großartigen Steuben-Pier nach den USA einschiffen ...



Und weiter nach Helgoland

Im Frühling, auch im Herbst, kann man den weißen Seebäderschiffen „Wappen von Hamburg" (erbaut 1962, 3820 BRT), „Helgoland" (erbaut 1963, 3100 BRT), „Hein Godenwind" (erbaut 1960, 1023 BRT) und „Gorch Fock" (erbaut 1963, 980 BRT) in vielen Häfen begegnen. Sie unternehmen dann Charter- und Ausflugsfahrten. Vor allem sind sie in der Ostsee gut zu Hause: Im „Himmelreich der Roten Grütze", nämlich im Archipel der 500 dänischen Inseln, aber auch an der schwedischen Küste oder, am Kullen vorbei, bis in den Oslo-Fjord. – Wobei die routinierten Reisenden sich nicht nur auf die erholsame Seefahrt freuen, Arznei für Körper und Seele, sondern auch über die lukullischen Genüsse, die unterwegs an Bord und in den Hauptstädten der ob ihrer Tafelfreuden berühmten fremden Länder geboten werden, sowie auf den Shopping-Bummel etwa durch das lustige Kopenhagen, das liebenswürdige Stockholm. Während der Saison jedoch, wenn Helgoland und die Inselbäder an der nordfriesischen Küste zu Burgenbau und Brandungsbad einladen, steppen die stolzen HADAG-Bäderschiffe Tag für Tag getreulich ihren Kurs von Hamburg über Cuxhaven nach Helgoland ab. Diese Reise, die an der Kugelbake von Cuxhaven vorbei, an der Kette der malerischen roten Feuerschiffe entlang, auf die hohe See hinausführt, wo ringsum nichts ist als Himmel, Wasser, Wolken und endlose Weite (und auch vielleicht mal 'ne „Mütze voll Wind"), bedeutet entschieden die Krönung für jeden Hamburg-Besuch.

Man genießt das Dasein als „König Passagier" auf einem zauberhaften Schiff mit farbenfrohen Räumen für Mahlzeit, Frohsinn und Tanz; man wird angenehm unaufdringlich umsorgt wie auf einem Oceanliner und fühlt sich dabei wohl von der ersten Bordminute an. Einer unserer treuen Freunde und Stammpassagiere kleidete in Worte, was ihn „auf See unterwegs" immer wieder anzieht und erfreut, als er kürzlich zu unserem Zahlmeister meinte: „Sie sollten Ihre Seefahrten (ähnlich wie die Haute Couture das neuerdings mit den vielfältig kombinierbaren Siebensächelchen für die Garderobe der jungen Damen tut) als „**Variables**-Reisen anbieten!" – Ihn hatte es nämlich vor allem erfreut, daß das Leben an Bord unserer weißen Seebäderschiffe so vielseitige und angenehme Möglich-

keiten bietet, sich zwischen Entspannung und Anregung jederzeit den rechten, den zuträglichen Platz auszusuchen:

Der eine zieht sich in einen behaglichen Winkel hinter breitem Aussichtsfenster zurück, um einmal wieder zu erleben, wieviel gute Laune das bringt: „In aller Ruhe behaglich Kaffee trinken". Andere strecken sich im frohen Vorgefühl, daß endlose ungebundene Stunden vor ihnen liegen, seligfaul im Bordliegestuhl auf dem geräumigen Sonnendeck und lassen dabei sowohl das Panorama der Seefahrt wie auch den Reigen der Lebensfreude, der über das Promenadendeck flaniert, genüßlich an sich vorüberziehen. Oder sie suchen sich einen Platz an der Reling, vielleicht auf dem Achterschiff; dort ist man beinahe allein mit dem hohen Himmel, den segelnden Möwen und dem schlohweißen Schäumen des Heckwassers.

Bis dann Helgoland in Sicht kommt: Ein Schatten zunächst im Dunst der Ferne, aus dem in der Glast des Sonnenlichts rasch die Konturen des unverwechselbaren roten Felsens auftauchen,

roter Klotz, weiß gebändert, dreikantige Klippe in der Meer-Unendlichkeit, Naturwunder ohnegleichen und zugleich zollfreies Leckerbissen-Paradies ... sicher ist schon gedeckt fürs Hummer-Gabelfrühstück und der Champagner steht kühl ...

Eines schönen Tages wird die Reise dann weitergehen; während der Hochsaison liegt die „Gorch Fock" ja täglich zur Kreuzfahrt nach Sylt (mit Anschluß nach Amrum und Föhr) auf der Reede von Helgoland bereit. Auf der Insel Sylt entbietet Hörnum den Schiffsgästen das erste Willkommen: Ein Leuchtturm, ein Bilderbuch-Hafen, ein Spielzeug-Bahnhof und drei Dutzend Pensionshäuser, beinahe jedes mit einer kleinen Privat-Düne vor der Tür. Wer von Sylt spricht, denkt zunächst an seinen herrlichen Brandungsstrand und an die bizarren Mondgebirge seiner Dünen mit den weißen Wanderdünen. Die Drehscheibe allen Inselverkehrs ist Westerland; es ist mit seiner Kurpromenade, auf der sich die Welt trifft, mit allen Stätten der Geselligkeit und dem Casino, mit der gläsernen Liegehalle auf hoher Düne und den fortschrittlichen Kurbadehäusern die Metropole der Insel in jeder Hinsicht – man nennt es das „Bad der vielen Möglichkeiten".

Ein besonderes Erlebnis:

Die „Große Stadtrundfahrt"
in Verbindung mit
der „HADAG-Hafenrundfahrt" (HARUFA)

Fahrpreis für die Gemeinschaftskarte DM 7,—
Abfahrt: Hachmannplatz

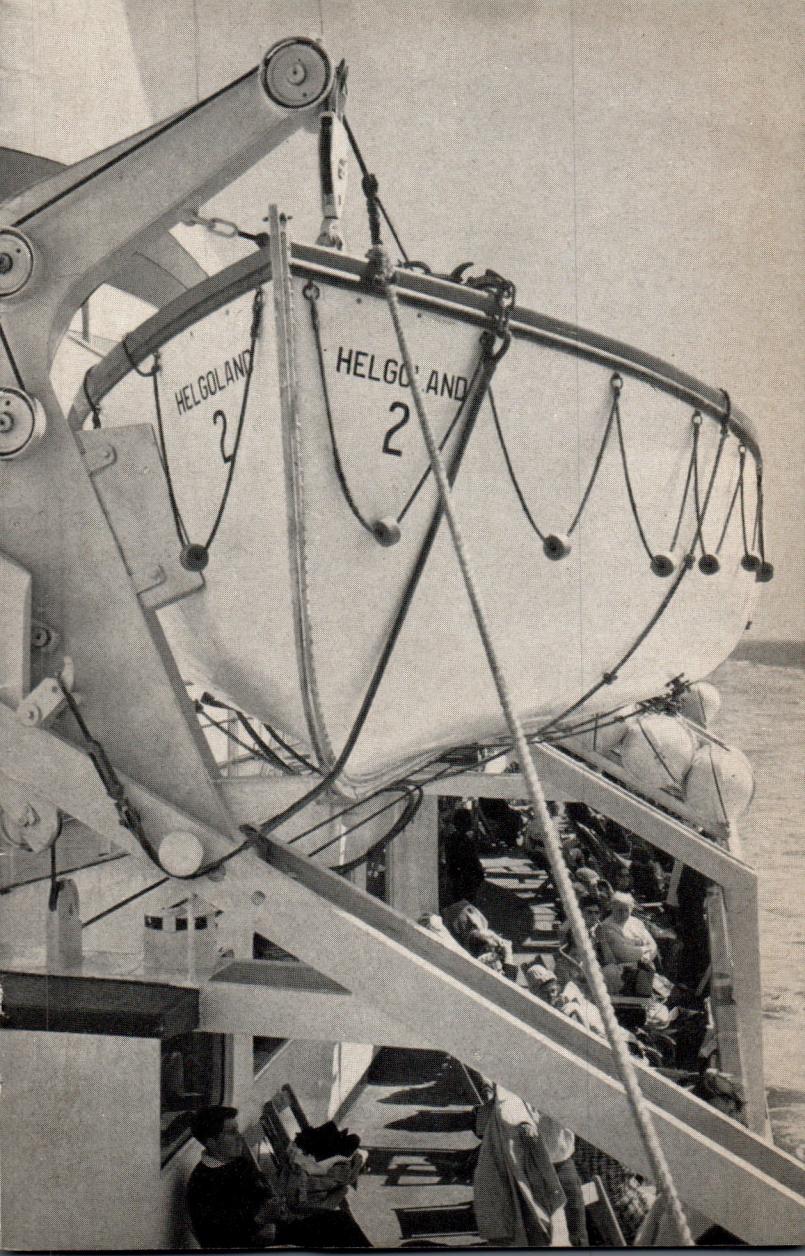
Wer mehr von Hamburgs Hafen und seiner Schiffahrt wissen will, dem empfehlen wir einen Besuch des

Museums für Hamburgische Geschichte, Holstenwall, Ecke Millerntor. Geöffnet (außer montags) von 10 bis 16, sonnabends bis 13 Uhr. Aber auch

„Planten un Blomen", das Blumen-Dorado beim Bahnhof Dammtor, bittet Sie freundlichst um Ihren Besuch. Weitere Auskünfte erteilt gern das **HADAG-Informationsbüro im HADAG-Haus, Vorsetzen 53, Tel. 31 11 41,**

und die

Fremdenverkehrs- und Kongreßzentrale Hamburg E. V., Bieberhaus


HELGOLAND
2
HELGO AND
2

HADAG u. HAPAG-HADAG SEEBÄDERDIENST

von St.-Pauli-Landungsbrücken nach

Cuxhaven
Helgoland
Sylt

Niederelbedienst

Blankenese
Cranz
Wittenbergen
Schulau/Willkommhöft
Lühe/Altes Land
Stadersand
Wischhafen

Fährdienste

im Hamburger Hafen

Vermietung von Schiffen für Gesellschaftsfahrten

HADAG HAMBURG TELEFON 31 11 41